IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 40)**

z dnia 13 kwietnia 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 40)

13 kwietnia 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

-informację na temat stanu prac nad programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce,

– informację na temat perspektyw rozwoju zrównoważonego transportu żeglugowego w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Woś** zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą, **Anna Woźniakiewicz** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Nieznański** doradca zarządu do spraw środowiskowych Fundacji WWF Polska.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam panie i panów posłów. Witam pana ministra Marka Gróbarczyka, pana prezesa Krzysztofa Wosia oraz pozostałych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Zatem przystąpmy do stwierdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje dwa punkty – rozpatrzenie informacji na temat stanu prac nad programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz rozpatrzenie informacji na temat perspektyw rozwoju zrównoważonego transportu żeglugowego w Polsce. Bardzo proszę pana ministra Marka Gróbarczyka o przedstawienie punktu pierwszego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, kwestia rozwoju śródlądowych dróg wodnych stanowi stanowiła dla nas niezwykle ważny element transportowy. Wielokrotnie już mówiliśmy o tym wszystkim. Przekazane materiały zawierają szczegółowe informacje na temat stanu, jak również programu rozwoju dróg śródlądowych. Niemniej chciałbym nadmienić, że właśnie zostały ukończone dwa niezwykle ważne studia wykonalności Wiślańskiej Drogi Wodnej i Odrzańskiej Drogi Wodnej, które w 100% gwarantują wykonalność inwestycji. Oczywiście dodatkowy element stanowi źródło finansowania owych przedsięwzięć. Są to ogromne inwestycje, jak również kwestie środowiskowe, które wymagają jeszcze raportów oddziaływania na środowisko. Jeżeli chodzi o posadowienie, rodzaj, liczbę poszczególnych odcinków, opracowania te zostały kompleksowo, w 100% wykonane. Będą stanowiły podstawę inwestycyjną w ramach rozpoczynających się już inwestycji. Oczywiście w skład owych

inwestycji wchodzi ostatnio ogłoszony przez nas przetarg na projekt budowy stopnia wodnego w Siarzewie, jak również stopni wodnych w Malczycach, Lubiążu i Ścinawie.

Oczywiście kompleksowe rozwiązania, jak już powiedziałem, będą wymagały stworzenia finansowania wskazanych inwestycji. Niestety, w świetle wytycznych unijnych dotyczących rozwoju transportu, jak się okazuje, program odbudowy, jeżeli chodzi o kryteria, nie zawiera aspektu ekologicznego w zakresie dróg śródlądowych. Niestety, teraz nie zawiera, wobec czego będziemy musieli poczekać na inne czasy, kiedy Komisja z powrotem zdecyduje, że jednak śródlądowe drogi wodne są ekologiczne. Wtedy, na tym etapie, będziemy mogli uzyskać dofinansowanie. Niemniej jednak w ramach rewizji TNT jesteśmy gotowi do złożenia wniosku o wpisanie dróg E-30, E-40 oraz E-70 do bazowej struktury dróg śródlądowych Unii Europejskiej oraz uzyskania na tę okoliczność dofinansowania w przyszłej perspektywie finansowej, tej, która właśnie się rozpoczyna.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, teraz przedstawimy prezentację dotyczącą Odrzańskiej Drogi Wodnej i Wiślańskiej Drogi Wodnej w ramach naszej strategii rozwoju tych dwóch dróg.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę. Bardzo na nią czekałem.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Pani dyrektor Niemiec-Butryn.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ostatnio spotykaliśmy się chwilę temu i obiecywaliśmy, że przedstawimy państwu szczegółową informację na temat tego, jak przebiegają prace. Jeżeli chodzi o wypełnienie warunków, przystąpiliśmy do prac nad programami z uwagi na to, że do tej pory nie było przygotowanej spójnej sieci dróg śródlądowych. Ratyfikując porozumienie AGN, zobowiązaliśmy się prawnie do tego, żeby przygotować programy. W konsekwencji, o czym wspomniał pan minister, będziemy dążyć do włączenia dróg wodnych do sieci TNT.

Jeszcze chwilę. Mamy problem z uruchomieniem prezentacji...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Spokojnie, mamy czas.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

... żeby pokazać państwu dokumenty.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Halo, halo, pani dyrektor. Czy jesteśmy w stanie to zaprezentować? Już blisko? Pan poseł Wieczorek czeka skupiony. Nie możemy go zawieść. A w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tak dobrze to szło. Po co to było rozwalać? Słyszymy i nawet widać prezentację. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dobrze. Przepraszamy bardzo. Czekając na pokaz slajdów... Już państwo widzą, tak?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Wszystko widzimy. Czekamy tylko na komentarz.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Perspektywy, jeżeli chodzi o rozwój śródlądowych dróg wodnych. Mówiłam wcześniej, że jeżeli chodzi o zobowiązania prawne i kwestie uwarunkowań gospodarczo-społecznych, Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju została do tego dostosowana do roku 2030. W pracach nad nią zostały uwzględnione kwestie śródlądowych dróg wodnych, a w konsekwencji także w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Na podstawie owej strategii opracowywany jest Krajowy Program Żeglugowy do 2030 roku, tak naprawdę kontynuujący działania rozpoczęte w programie operacyjnym Infrastruktura i Środowisko jeszcze w obecnej perspektywie. Przygotowanie

Krajowego Programu Żeglugowego do 2030 roku jest podstawowym warunkiem ubiegania się o środki w kolejnej perspektywie. Jest to perspektywa średniookresowa.

Jeżeli chodzi o perspektywę długookresową, przygotowujemy dwa programy, Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Wykraczają one daleko poza perspektywę 2030 roku.

Jeżeli chodzi o cele, celem do roku 2030 jest osiągnięcie minimum III klasy żeglowności na całej długości Odrzańskiej Drogi Wodnej i na pewnych odcinkach rzeki Wisły. Przede wszystkim po to, żeby wyeliminować wąskie gardła na śródlądowych drogach wodnych, poprawić bezpieczeństwo transportowe, w głównej mierze poprzez kontynuację wprowadzenia systemu River Information System. Obecnie będzie on przedłużony do 250 kilometrów na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Jest to realizowane w ramach tej perspektywy finansowej. Na kolejną perspektywę planujemy przedłużenie go na Odrzańskiej Drodze Wodnej do Gliwic. Być może uda się go wprowadzić także na pewnych odcinkach Wisły.

Jeżeli chodzi o Krajowy Program Żeglugowy, ma on na celu rozwój rynku sektora transportu wodnego śródlądowego i wzrost gospodarczego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych po to, żeby włączyć śródlądowe drogi wodne w Polsce do sieci TEN-T. Przypominam, że obecnie jest to tylko bardzo krótki odcinek pomiędzy portem w Szczecinie a międzynarodowymi drogami wodnymi. Po roku 2030 planowana jest realizacja Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, zapewnienie międzynarodowych klas żeglowności, do czego zobowiązaliśmy się konwencją AGN oraz pełne wdrożenie RIS.

Tutaj chciałabym państwu pokazać podmioty bezpośrednio zaangażowane w proces. Analizy, które do tej pory były przygotowane, o których wspominał pan minister, były realizowane przez porty, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście i Port Gdańsk. Ten etap został już zamknięty. Obecnie jesteśmy na etapie przygotowania programów, przede wszystkim oceny środowiskowej. Konsekwencją realizacji programów będą inwestycje. Inwestorem będzie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Tutaj jeszcze raz mamy przedstawioną kwestię Krajowego Programu Żeglugowego w sposób bardziej szczegółowy. Jest to perspektywa krótkookresowa. Ma to charakter techniczny. Umożliwia sięgnięcie po środki unijne w celu rozwoju transportu wodnego śródlądowego. Tutaj państwo widzą, jakie cele zostaną osiągnięte oprócz Krajowego Programu Żeglugowego. Właściwie Krajowy Program Żeglugowy jest kontynuacją tych inwestycji, które są teraz realizowane w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dane te dotyczą wszystkich projektów realizowanych do tej pory i planowanych w Krajowym Programie Żeglugowym.

Jeżeli chodzi o długoterminowe strategie rozwoju, mają one na celu osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności, włączenie do europejskiego systemu transportowego i sieci dróg wodnych oraz budowę brakujących połączeń. Jak państwo wiecie, trzeba zbudować kanały – Kanał Śląski, kanał łączący nas z Białorusią. Kwestie te zostały przeanalizowane i technicznie dopracowane.

Jeżeli chodzi o Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, ma on celu wzrost udziału transportu w obsłudze przewozowej przede wszystkim portów ujścia Odry, w Szczecinie i Świnoujściu. Zaplanowane projekty będą dotyczyły modernizacji zabudowy, która jest na Odrze skanalizowanej, ale przede wszystkim budowy infrastruktury na Odrze swobodnie płynącej, Odrze granicznej, a także budowy połączenia – chodzi o kanał Dunaj-Odra-Łaba – z czeskimi drogami wodnymi. Tutaj chcemy państwu pokazać piętrzenia. Dla przypomnienia, do tej pory odbyło się kilka spotkań konsultacyjnych, gdzie te informacje były prezentowane.

Jeżeli chodzi o harmonogram realizacji programu, ponieważ prace studialne już się zakończyły, jesteśmy na etapie przygotowywania dokumentów. Są to kwestie proceduralne, wpis do wykazu prac programowych i legislacyjnych. Konsekwentnie przygotowujemy prognozy oddziaływania na środowisko. Następnie przystąpimy do procesu konsultacji społecznych. Pewnie proces ten trochę potrwa. Wiemy, że kwestie środowiskowe są niezwykle istotne. Dlatego przyjęcie programu uchwałą Rady Ministrów nastąpi

pewnie w końcówce przyszłego roku. Perspektywa programu sięga po roku 2030. Pełne wdrożenie programu to perspektywa roku 2050.

Tutaj dla przypomnienia mamy spotkania konsultacyjne, o których wspominałam. 6 listopada 2017 roku, wyniki modelowania na odcinku od Kędzierzyna-Koźla do ujścia Nysy Łużyckiej. 5 kwietnia 2018 roku, wyniki modelowania odcinka granicznego Odry. 28 sierpnia 2019 roku zostały zaprezentowane warianty przebiegu Kanału Śląskiego. 18 sierpnia 2020 roku zostały zaprezentowane warianty połączenia Dunaj-Odra-Łaba. Konsekwentnie były prezentowane dotychczasowe analizy. Zakończenie prac badawczych odbyło się na seminarium w dniu 13 stycznia 2021 roku zorganizowanym przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Została wówczas zaprezentowana koncepcja poprawy żeglowności oraz zwiększenia potencjału środowiskowego Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Tutaj chciałabym zwrócić państwu uwagę, że Odrzańska Droga Wodna pod względem środowiskowym będzie zaplanowana z uwzględnieniem wszelkich nowoczesnych form. Oprócz działań kompensacyjnych zostaną także zastosowane działania, które zapewniają naprawdę nowoczesne podejście do kwestii środowiskowych. Tutaj jest kilka przykładów, jak restytucja mokradeł, systemu refugiów, czyli wykorzystania starorzeczy. Oczywiście kwestia jakości wody również jest niezwykle istotna. Ponadto jest to tworzenie stabilnych siedlisk poprzez adaptację już istniejących ostróg, tworzenie nowych obszarów i zachowanie systemów ukształtowanych w wyniku procesów naturalnej sukcesji ekologicznej.

Zostało to wykonane. Jak państwo tu widzicie, na dole jest nazwisko pana profesora Zalewskiego z Europejskiego Regionalnego Centrum Ekohydrologii Polskiej Akademii Nauk. Mamy nadzieję, że jest to zrobione na naprawdę bardzo wysokim poziomie.

Jeżeli chodzi o Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, tutaj państwo widzicie zakres programu. Jest to poprawa parametrów nawigacyjnych. Program ma też na celu wzrost udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze portów morskich oraz poprawę konkurencyjności poprzez rozwój śródlądowych dróg wodnych. Działania inwestycyjne to budowa połączenia Port Gdańsk – Wisła, budowa stopnia wodnego Siarzewo oraz budowa połączenia Wisła – Elbląg.

Jeżeli chodzi o harmonogram, to jest on bardzo podobny jak w przypadku Odrzańskiej Drogi Wodnej. Najpierw wpis do wykazu, przygotowanie prognozy oddziaływania na środowisko. W drugiej połowie 2021 roku rozpoczniemy konsultacje społeczne. Konsekwentnie nastąpi przyjęcie programu uchwałą Rady Ministrów. Perspektywa programu również obejmuje lata powyżej roku 2030. Pełne wdrożenie to rok 2060. Jeżeli chodzi o ukończone zadania, to studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych zostało ukończone przez zarząd Portu morskiego Gdańsk. Stanowi ono podstawę do prac nad programem.

Jeżeli chodzi o zabudowę i infrastrukturę, tutaj państwo widzicie poszczególne elementy. Jest to 27 kilometrów od Portu morskiego w Gdańsku do śluzy Przegalina. Później będzie przebudowywana Szkarpawa – planowana jest do przebudowy, podobnie jak Zalew Wiślany. Chodzi o odcinek od ujścia Szkarpawy do Zalewu Wiślanego, a na Wiśle o odcinek od połączenia z Martwą Wisłą do Dęblina. Jest to odcinek 538 kilometrów. Konieczne jest także zbudowanie sztucznego kanału żeglownego, który połączy Wisłę z Brześciem.

Jeżeli chodzi o kwestię realizacji inwestycji, które wynikają z programu, były również przeprowadzane analizy transportowe oraz popytowe. Został przeanalizowany asortyment ładunków. Został także uwzględniony spadek przewozów kruszywa, który do tej pory odbywał się transportem wodnym śródlądowym. Zostały także uwzględnione przewozy drobnicy, ładunków skonteneryzowanych. Jak państwo widzicie, tutaj jest pokazane procentowo, jak w latach 2023-2080 może wzrosnąć przewóz ładunków drobnicowych. Najpierw widzicie państwo 11 tys. ton na rok, a w roku 2080 już 2 100 tys. ton rocznie.

Prognozy natężenia ruchu i przewozów. Najpierw Odrzańska Droga Wodna. Z analiz wynika, że w roku 2030 może to być 5 900 tys. ton, a w roku 2050 nawet 20 600 tys. ton. Proszę wziąć pod uwagę, że obecnie port w Szczecinie przeładowuje ponad 30 000 tys. ton

rocznie. Jeżeli chodzi o Drogę Wodną Rzeki Wisły, wyraźnie widać, jak jest prognozowany przewóz ładunków. Widać, że na odcinku pomiędzy Bydgoszczą a Portem Gdańsk jest największe natężenie ruchu od 0,2 tys. w roku 2030 do nawet 28 000 tys. w roku 2060.

Jeżeli chodzi o korzyści ekonomiczne, o które państwo także dopytywali, zostało to zbadane. Jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną, Komisja Europejska zleciła analizę kosztów i korzyści. Wykonał ją Ernst & Young. Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu wynosi 5%, a więc jest to projekt opłacalny. Stosunek korzyści do kosztów wynosi 1,1. Każda wydana złotówka generuje 1,1 złotego korzyści. To, jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną.

Jeżeli chodzi o Drogę Wodną Rzeki Wisły, rachunek wygląda znacznie lepiej. Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu wynosi 12,3%. Jeżeli chodzi o stosunek korzyści do kosztów, każda wydana złotówka generuje 2,81 złotego. Tutaj mamy podział na poszczególne elementy korzyści ekonomicznych. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Panie ministrze, w zakresie prezentacji punktu pierwszego to wszystko ze strony rządowej, tak? Zatem otwieram dyskusję. Kto z pań posłanek i panów posłów? Proszę bardzo, pan poseł Wieczorek ma pierwszeństwo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pewnie mam pierwszeństwo, dlatego że pierwszy raz jako jedyny jestem na sali wraz z panem przewodniczącym.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę się nie chwalić. Inni są w nasłuchu.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Są, są. To widać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie ministrze, szanowni państwo, kiedy porównuję to, co pan minister mówił na wielu spotkaniach w roku 2018, roku 2019, roku 2017, to niestety, ale mam nieodparte wrażenie, że duch gaśnie, jeżeli chodzi o wiarę w powodzenie całego przedsięwzięcia. Przypomnę tylko, że wtedy te plany były naprawdę bardzo ambitne. Wtedy, z tego co pamiętam, realizując te wszystkie przedsięwzięcia, do 2030 roku mieliśmy wydać 30 000 000 tys. czy 40 000 000 tys. zł. Już dzisiaj widać, że jest bardzo duże opóźnienie. Moje pytanie jest takie…

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Przepraszam, panie przewodniczący, mamy problemy z dźwiękiem. Nie słyszymy państwa.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie ministrze, my nie mamy problemów.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

A teraz? Mam wszystko włączone. Trzeba spróbować jeszcze raz.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dobrze. Już mamy dźwięk.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Super, tylko odbija.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy dobrze słychać, panie ministrze? Czy jest odbiór po stronie ministerstwa?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jest nawet echo.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Tak, słyszymy. Teraz wszystko jest już w porządku.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jest nawet pogłos. Bardzo proszę, pan poseł Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Wracając do tematu, nie wiem, co państwo słyszeliście, ale na początku mówiłem, że generalnie mam wrażenie, że duch gaśnie, jeżeli chodzi o wiarę w powodzenie całego przedsięwzięcia. Pamiętam pana ministra, jak przedstawiał wszystkie informacje i plany cztery lata temu. Wtedy do roku 2030 miały być wielkie inwestycje. Wszystko miało ruszyć. Dzisiaj jest spore opóźnienie. Moje pierwsze pytanie jest takie, z czego wynika owo opóźnienie. Pewnie w ministerstwie to analizujecie. Czy wynika to z jakichś obiektywnych przyczyn czy niestety, nastąpiła zmiana polityki rządu w tym zakresie?

Druga rzecz dotyczy pewnej dezinformacji. Chciałbym wiedzieć, która data jest dobra. W prezentacji było podane, że dopiero na przełomie 2022/2023 polski rząd podejmie decyzję dotyczącą akceptacji całego programu, natomiast w dokumencie, który otrzymaliśmy, jest informacja, że będzie to zatwierdzone do końca grudnia 2021 roku. Rzeczywiście, zgodnie z wieloma interpelacjami i informacjami, które otrzymywaliśmy, plan był taki, że wszystkie działania środowiskowe, projektowe, wstępne, miały się odbyć do połowy tego roku. Do końca roku Rada Ministrów miała przyjąć cały program dotyczący inwestycji, jeżeli chodzi o kwestie żeglugi śródlądowej. Proszę o informacje, czy stanie się to do końca tego roku czy do końca roku 2023.

Kolejne pytanie. Pan minister sygnalizował tutaj kwestie dotyczące Unii Europejskiej oraz środków finansowych na ewentualną realizację programu. Moje pytanie dotyczy nowej perspektywy na lata 2021-2027. Jakie są wówczas planowane nakłady finansowe z udziałem środków Unii Europejskiej? Jakie działania w tym zakresie są podejmowane?

I kolejne pytanie dotyczące środków z Unii Europejskiej. Nie ukrywam, że analizując Krajowy Plan Odbudowy, analizując projekt owego dokumentu, nie znalazłem w nim żadnej pozycji dotyczącej realizacji programu rozwoju żeglugi śródlądowej. W związku z tym moje pytanie jest takie, czy jest to świadoma działalność polskiego rządu czy wynika to z jakichś innych przesłanek.

Ostatnia kwestia to kwestia polityki transportowej Polski i w tym kontekście żeglugi śródlądowej. Prawda jest taka, że dzisiaj rzeczywiście, jeżeli chodzi o kraje Unii Europejskiej, o politykę europejską, raczej dąży się do utrzymania, mówiąc krótko, środowiska rzek, przede wszystkim walorów przyrodniczych. Oczywiście wiadomo, że pociąga to za sobą kwestie regulacji, nakładów finansowych. Być może zmienia się w tym zakresie również polityka Unii Europejskiej. Proszę pana ministra o krótką wypowiedź, dlatego że być może ma więcej informacji na ten temat.

Mówiąc o TNT, temat ten także ciągnie się już od wielu lat. Chciałbym dowiedzieć, się na jakim etapie są rozmowy z Komisją Europejską, jeżeli chodzi o wdrożenie do niego korytarzy transportowych Wisły i Odry, dlatego że wówczas rzeczywiście rozwiązuje to problem dotyczący ewentualnego finansowania i korzystania ze środków Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu posłowi Wieczorkowi. Bardzo proszę, pani poseł Daria Gosek-Popiołek.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Dzień dobry.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Bardzo dziękuję za oddanie głosu. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, mam kilka pytań. Pierwsze dotyczy przedstawionego wątku związanego z analizą ekonomiczną dotyczącą obydwu dróg wodnych. Bardzo proszę o przesłanie owych doku-

mentów członkom Komisji. Analizy te powinny być dostępne. Jestem także bardzo ciekawa, w jaki sposób zostały one przeprowadzone, czy uwzględniają tak problematyczny aspekt jak fakt, że mamy zjawisko długotrwałej suszy, obniżania się poziomu rzek. Jest to bardzo duży problem, jeżeli chodzi o uruchomienie żeglugi śródlądowej oraz sprawienie, że będzie ona dobrze funkcjonować.

Zastanawiam się również, czy analiza uwzględnia koszty środowiskowe i społeczne. Ministerstwo zazwyczaj przechodzi do porządku dziennego nad kosztami środowiskowymi i społecznymi. Nie bierze tego pod uwagę w planowaniu swoich działań. Wobec tego będę bardzo wdzięczna za przesłanie owych dokumentów jak najszybciej, może nawet dzisiaj. Rozumiem, że ministerstwo powołując się na nie, ma je pod ręką.

Druga rzecz. Chciałabym się skupić na punkcie poświęconym zadaniom inwestycyjnym do roku 2030 na Drodze Wodnej Rzeki Wisły oraz na sprawie Siarzewa. Bardzo dziwi mnie pewność ministerstwa i Wód Polskich co do forsowania szkodliwego projektu realizacji stopnia wodnego Siarzewo na Wiśle poniżej Włocławka. Po kolei chciałabym wskazać problemy związane z tą inwestycją i jej szkodliwym wpływem na cały obszar. Chciałabym pokazać błędne założenia stojące za tym rozwiązaniem.

Po pierwsze, w analizie czytamy, że stopień wodny Siarzewo pomoże w walce z suszą. Jest to oczywiste przekłamanie. Tak jak nie pomogły zbiorniki Włocławek czy Siemianówka, tak nie pomoże Siarzewo. Zasięg nawodnienia będzie widać tylko i wyłącznie w dolinie. Zwróćmy uwagę na to, że skarpa ograniczy to oddziaływanie, a zwierciadło wody będzie się znajdować poniżej pól. Jedynym rozwiązaniem problemu suszy w tym regionie jest retencja krajobrazowa.

Po drugie, mitem jest eliminacja ryzyka powodziowego przez zaporę. Jeżeli chodzi o to, co się wydarzy i o to, co będzie miało realne skutki powodziowe, to inwestycja ta sprawi, że wzrosną zagrożenia sprowadzenia powodzi zatorowych na kolejne gminy. Trzeba to powiedzieć tutaj bardzo mocno i bardzo jasno, że gdybyście państwo chcieli wykorzystać zaporę do zapobiegania powodziom, byłoby to możliwe tylko wtedy, gdyby utrzymywać niski poziom w zbiorniku, ale to z kolei stoi w sprzeczności z funkcjonowaniem elektrowni wodnej i planami żeglugi śródlądowej. Już nawet na podstawowym poziomie nie trzyma się to kupy. Proszę mi wybaczyć to potoczne stwierdzenie, ale takie są fakty. Biorąc pod uwagę moc projektowanej elektrowni wodnej, trzeba też powiedzieć, że nie będzie ona miała istotnego znaczenia energetycznego. Taką samą ilość energii można wyprodukować stawiając chociażby 40-45 turbin wiatrowych. Nie ma to sensu, nawet jeżeli chodzi o bezpieczeństwo energetyczne.

Na samym końcu chciałabym także zwrócić uwagę na liczne nieprawidłowości związane z ową inwestycją. W 2016 roku zezwolenia odmówiła regionalna dyrekcja ochrony środowiska. Przez kolejne lata pomimo braku prawomocnej decyzji środowiskowej, nierozpatrzonych odwołań ze strony społecznej prace były kontynuowane.

Całość pomysłu dotycząca zarówno żeglugi śródlądowej, jak i zapory wodnej jest absolutnie nieadekwatna do wyzwań, przed jakimi Polska staje, wyzwań związanych zarówno z transportem – powinniśmy wzmacniać transport kolejowy i skupiać się na nim – jak i tych związanych z problemami suszy, przeciwdziałaniem powodziom, a wreszcie z katastrofą klimatyczną i skutkami, jakie będzie miała dla Polski. Rozumiem, że w jakimś sensie jest to wołanie na puszczy, ponieważ państwo ewidentnie wyciągnęliście jakieś dokumenty z lat 60. i zaczynacie mówić nam zupełną nieprawdę, ale jeszcze raz apeluję o prowadzenie polityki, która jest oparta na wiedzy naukowej, a nie na betonozie i myśleniu o tym, że tego typu wielkie inwestycje nas uratują, dlatego że to nie jest prawda. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani poseł. Bardzo proszę o zabranie głosu pana Piotra Nieznańskiego, doradcę zarządu do spraw środowiskowych Fundacji WWF Polska.

Doradca zarządu do spraw środowiskowych Fundacji WWF Polska Piotr Nieznański:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, mam trzy bardzo krótkie pytania do pana ministra, ale wcześniej chciałbym pokazać raport, który przygotowaliśmy jako WWF Polska pt. „Żegluga czy kolej?”, który

będę chciał dostarczyć wszystkim państwu, jeżeli pan przewodniczący pozwoli. Przez sekretariat Komisji chciałbym przekazać go wszystkim członkom Komisji, podobnie jak drugi raport, który odnosi się do analizy prawnej wymagań unijnego prawa ochrony środowiska dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Myślę, że są to dwie lektury, które w kontekście dzisiejszej dyskusji o rozwoju śródlądowych dróg wodnych mogą bardzo pomóc. Jestem bardzo otwarty. Bardzo chętnie wezmę udział w dyskusji, która w rzetelny sposób, oparty na faktach i liczbach, odniesie się w ogóle do zasadności inwestowania w drogi wodne.

Niestety, do dnia dzisiejszego, pomimo zapowiedzi pana ministra, że w 100% zostały zrealizowane dokumentacje dotyczące zasadności ekonomicznej, jak również zasadności społecznej i środowiskowej, dlatego że jest to bardzo ważne, to takich analiz nie widziałem. Nie widziałem tych analiz także jako członek grupy roboczej do spraw transportu przy komitecie monitorującym program operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Z tego względu bardzo się dziwię, że pomimo prac grupy na żadnym ze spotkań przedstawiciele ministerstwa nigdy nie przedstawili żadnych rzetelnych analiz i ekspertyz pokazujących zasadność inwestowania w drogi wodne.

Natomiast w związku z tym, że ministerstwo bardzo często informuje o tym, że transport drogami wodnymi jest transportem ekologicznym, chciałbym powiedzieć, że tak nie jest , przede wszystkim dlatego, że mówią państwo o organizacji transportu wodnego na rzekach, które najpierw należy zupełnie przekształcić, uregulować i skanalizować. Nie ma mowy o ekologicznym transporcie, biorąc pod uwagę aspekt, w jaki sposób i na ile należy przekształcić polskie rzeki, żeby w ogóle był on możliwy.

W kontekście mitu o ekologicznym transporcie wodnym chciałbym zadać pierwsze pytanie. Dlaczego ministerstwo, mówiąc o emisji z żeglugi, posługuje się danymi sprzed czterdziestu, a nawet pięćdziesięciu lat, nieaktualnymi, przestarzałymi, które we współczesnych warunkach w ogóle nawet nie powinny być przytaczane? Mamy przecież raport Europejskiej Agencji Środowiska sprzed kilku lat, który wykazuje, że emisje z żeglugi są trzykrotnie wyższe niż z kolei. Myślę – jednocześnie zadaję pytanie panu ministrowi – że w związku z tym będą państwo korygować swoje komunikaty odnoszące się do emisyjności żeglugi versus emisyjność kolei, ponieważ obecne informowanie wprowadza społeczeństwo w błąd, wprowadza decydentów w błąd, wprowadza panie posłanki, panów posłów, członków Komisji w błąd.

Drugie pytanie dotyczy raportu Ernst & Young. Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie. Po pierwsze, kiedy będzie on dostępny? Próbowaliśmy go wydobyć, ale nigdy go nie otrzymaliśmy. Po drugie, czy uwzględnia koszty zewnętrzne, społeczne i środowiskowe? Jeżeli kalkulacja, jaką przedstawili państwo na jednym ze slajdów, uwzględnia owe koszty, jest wiarygodna, jeżeli nie uwzględnia kosztów środowiskowych, to dalej nic nie wnosi, nic dalej nie mówi.

I trzecia sprawa. Bardzo proszę pana ministra o odpowiedź. Czy w przypadku stopnia wodnego Siarzewo planowane jest użycie jakichkolwiek środków unijnych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu Nieznańskiemu. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie. W związku z tym bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Co do pierwszych dwóch pytań dwóch osób, pana posła Wieczorka i pani poseł Gosek-Popiołek, mam dylemat, jak mam odpowiadać na owe pytania, ponieważ reprezentują państwo tę samą formację polityczną, a zadali mi, zarzucili mi dwie skrajnie odmienne opinie. W związku z tym, jak będę odpowiadał panu posłowi Wieczorkowi, dlaczego robimy tak wolno, to będę atakował panią poseł Gosek-Popiołek, mówiąc, że robimy to tak szybko.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie ministrze, panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

W związku z tym jest duży problem w tym zakresie, ale po to, żebyśmy mogli...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie ministrze, panie ministrze, przepraszam na chwilę. Ułatwię panu zadanie. Otóż nie odpowiada pan formacji politycznej, tylko konkretnym posłom.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Poza tym nie jesteśmy w jednej formacji politycznej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę się nie krygować, tylko odpowiedzieć pani poseł i panu posłowi.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Są to dwie różne partie.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dobrze. Pan przewodniczący jak zwykle mnie uratował w takiej sytuacji. W związku z tym odpowiadam na pytania. Jest dla nas rzeczą oczywistą, tak jak to przyjęliśmy już na początku pierwszej kadencji, że drogi wodne są priorytetem w ramach realizacji naszej polityki, oczywiście w ramach polityki żeglugi śródlądowej, ale nie tylko. W związku z tym, że po raz pierwszy został opracowany bardzo szeroki program związany z przeciwdziałaniem niedoborom wody oraz przeciwdziałaniem powodzi, jak również program żeglugi śródlądowej, jest to rozwiązanie komplementarne, które obejmuje wszystkie elementy w zakresie gospodarowania wodą.

Oczywiście to, co przedstawiliśmy, wynikało w prostego powodu, że takich dokumentów w Polsce nigdy nie było, nie było dokumentów dotyczących Odrzańskiej Drogi Wodnej i Wiślańskiej Drogi Wodnej. Chodzi o liczbę oraz miejsce posadowienia stopni wodnych, zakres inwestycji w obszarze odcinków dróg wodnych oraz modernizację istniejących urządzeń wodnych dających szansę na IV klasę żeglowności. Jest to element wymagany przez AGN oraz Komisję Europejską w ramach przystąpienia do sieci bazowej TNT. W związku z tym pokazujemy terminy oraz zakres prac w ramach IV klasy żeglowności.

Odmienną sprawą są inwestycje, które są realizowane w ramach likwidacji miejsc limitujących żeglugę, inwestycje, które są realizowane zgodnie z umowami międzynarodowymi, które zostały podpisane, utrzymujące III klasę żeglowności. Jak wszyscy wiemy, problem stanowi Odra swobodnie płynąca, gdzie III klasa żeglowności niejednokrotnie jest zaburzona kwestią alimentacji wody. W związku z tym kompleksowe rozwiązanie pod kątem programu rozwoju retencji pozwala na zabezpieczenie poziomu wody w zakresie inwestycyjnym oraz zapewnienie żeglugi na poziomie III klasy żeglowności.

To, co przedstawiliśmy, nasze działania w zakresie implementowania tego w ramach procesu unijnego wymagają stworzenia dokumentów dotyczących IV klasy żeglowności, co zostało niniejszym uczynione i przedstawione przez ministerstwo. Będzie to jak najszybciej państwu przesłane do dyskusji. Chodzi o IV klasy żeglowności i całkowitą modernizację rzeki Odry, co przygotowały Porty w Szczecinie i Świnoujściu, oraz rzeki Wisły, co realizował Port w Gdańsku. Są to dwa dokumenty pozwalające teraz na rozpoczęcie prac legislacyjnych w zakresie uzyskania raportu strategicznej decyzji oddziaływania środowiskowego, a następnie wpisania tego już w formie deklaracji czy zobowiązania rządu w postaci uchwały. Proces zaczął się już dawno. Przypomnę tylko, że w 2016 roku przez nasz rząd została przyjęta strategia rozwoju dróg śródlądowych. Zawiera ona dokładnie ten sam zakres prac, ten sam zakres przedmiotowy. Pozwoliło to na otwarcie pewnych działań, jak chociażby podpisanie konwencji AGN, która do tej pory, do roku 2016 nie była podpisana.

Odpowiadając na drugą cześć pytań, które zostały zadane, wyjaśnię, że wszystkie nasze działania wymagają raportu oddziaływania na środowisko. Jak powiedziała pani dyrektor Niemiec-Butryn, aspekt środowiskowy będzie dla nas kluczowy. Dlatego też będzie to bardzo drogie, jeżeli chodzi o inwestycje. Zakładaliśmy, że Odrzańska Droga Wodna i Wiślańska Droga Wodna łącznie będą kosztowały około 60 000 000 tys. zł. Już dzisiaj możemy powiedzieć, że kwota ta na pewno zostanie znacznie powiększona

o działania środowiskowe i kompensacyjne w tym zakresie. Do tego dochodzi cały proces uzyskania zgód środowiskowych w najwyższym reżimie dyrektywy unijnej oraz prawa krajowego, co oczywiście w tym zakresie musi zostać zrealizowane. Podobnie jak w przypadku chociażby obecnie realizowanych zadań musi być uzyskana ostateczna decyzja środowiskowa, tak samo każde inne zadanie będzie musiało uzyskać decyzję środowiskową oraz pozwolenie na budowę.

Oczywiście rewizja sieci TNT właśnie się rozpoczęła. Prawdopodobnie potrwa do 2022 roku. Naszym celem jest wpisanie polskich dróg śródlądowych, oczywiście tych międzynarodowych, do sieci bazowej. Dodatkowym elementem jest wspólne wystąpienie wraz z Republiką Czeską o połączenie z Dunajem, które stało się priorytetem również dla rządu Republiki Czeskiej. Myślę, że proces ten będzie realizowany, tak jak sobie założyliśmy.

Dla nas najgorszym rozwiązaniem jest fakt, że do tej pory transport śródlądowy był ekologiczny. Obecnie markery, które zostały przekazane z Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o transport śródlądowy, wynoszą zero. Natomiast dokument – tutaj odpowiadam już panu Nieznańskiemu – mija się z prawdą, jeżeli chodzi o cały proces przede wszystkim informacyjny, ponieważ dokument dotyczący kosztów zewnętrznych transportu, który został stworzony przez Komisję w 2019 roku, jednoznacznie wskazuje, że transport śródlądowy jest drugim, jeżeli chodzi o ekologiczność, po pociągach elektrycznych. Mamy zatem nowelizację polityki unijnej, dlatego że do tej pory transport śródlądowy był najbardziej ekologiczny, jeżeli chodzi o emisję CO_2. Teraz stracił ten priorytet, ale liczymy na to, że na przestrzeni lat polityka kolejny raz się zmieni i transport wodny zyska na ekologiczności. Z prostego i oczywistego punktu widzenia, jeżeli chodzi o możliwości transportowe, jest to jednoznaczne.

Obecnie realizujemy cały obszar prac wynikający z bezpieczeństwa przeciwpowodziowego. Jest to budowa urządzeń wodnych na Odrze i Wiśle mających za zadanie przede wszystkim umożliwienie żeglugi w zakresie lodołamania. Myślę, że dla nikogo z państwa nie jest to kontrowersyjne, dlatego że ma to priorytet bezpieczeństwa społecznego. Ostatnio widzieliśmy, że ma to ogromne znaczenie właśnie pod kątem zagrożenia powodziowego.

Pragnę państwa poinformować, że oczywiście inwestycje, które realizujemy, są komplementarne właśnie z kwestią związaną z ochroną przeciwpowodziową i ochroną przeciwsuszową. Pani poseł Gosek-Popiołek sama sobie zaprzeczyła. Powiedziała, że chociaż Siarzewo nie ma działania przeciwsuszowego, to jednak w ograniczonym elemencie ma działanie przeciwsuszowe. Myślę, że kwestie te na pewno znajdują się po środku. Jesteśmy przekonani, co zresztą deklarowaliśmy, że budowa stopnia rozpocznie się po uzyskaniu wszelkich potrzebnych zgód i pozwoleń, które będą dopuszczały do jego realizacji.

Czy wykorzystamy środki unijne czy nie, to także zależy od konstrukcji finansowej, która będzie tworzona już na etapie komplementacji całości dokumentu oraz rozpoczęcia procesu inwestycyjnego. Na dzień dzisiejszy posiadamy środki w ramach inwestycji w żeglugę śródlądową. Jest to przyszła perspektywa. Kwota około 1 500 000 tys. zł znajduje się w propozycji złożonej przez Komisję Europejską w ramach krajowego programu, który jest kontynuacją obecnego programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Takimi środkami dysponujemy na dzień dzisiejszy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie ministrze, za bardzo wyczerpujące odpowiedzi. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos w dyskusji? Nie widzę. Rozumiem, że przerobiliśmy oba punkty porządku dziennego.

W związku z wyczerpaniem porządku dziennego dziękuję wszystkim za udział.

Zamykam posiedzenie Komisji.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękujemy. Kłaniamy się.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję.

Doradca zarządu do spraw środowiskowych Fundacji WWF Polska Piotr Nieznański:

Dziękuję. Do widzenia.